SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 12 minutos)

La Comisión de Transporte y Obras Públicas tiene el honor de recibir al señor Ministro interino de Transporte y Obras Públicas, doctor Juan Luis Aguerre. Esta reunión se coordinó hace unos cuantos días para tratar temas referidos a la Administración de Ferrocarriles del Estado y al peaje en el arroyo Pando.

Le ofrezco la palabra al señor Senador Riesgo debido a que ha manifestado inquietudes respecto al tema de las vías férreas.

SEÑOR RIESGO.- Respecto al tema de las vías férreas, simplemente quisiera conocer por parte del Ministerio todo lo que tiene que ver con licitaciones, arreglos de las vías y todo lo que el Ministerio piensa llevar adelante en ese aspecto.

SEÑOR MINISTRO INTERINO.- Quiero hacer una precisión previa respecto a este tema de la agenda que está establecido como licitación de arreglos de vías de la Administración de Ferrocarriles del Estado.

Como no se le oculta a esta Comisión, la infraestructura ferroviaria, a partir del artículo 150 de la Ley de Rendición de Cuentas, fue transferida al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que ha asumido la responsabilidad por la rehabilitación y mantenimiento de toda la vía férrea. Por lo tanto, no se trata de las vías férreas de AFE. Hoy por hoy, AFE es una empresa de transporte ferroviario a la que hemos relevado de su responsabilidad sobre la infraestructura, poniendo en pie de igualdad, a partir de ese artículo 150, a las vías férreas y a las carreteras al decir que los fondos públicos se van a destinar tanto a uno como a otro modo de transporte.

Como dije, este artículo 150 transfirió a nuestra Cartera los cometidos, facultades y bienes relativos a la infraestructura ferroviaria. Asimismo, transfirió parte de los subsidios y subvenciones, previstos en la Ley Nº 17.296, hacia AFE, y transfirió, a favor de nuestro Ministerio, U$S 10:000.000 cada año, a partir de 2004, debiendo dedicar ese subsidio tanto a la rehabilitación y mantenimiento que se hace por administración directa del Ministerio, como lo que se puede licitar y encargar su construcción a terceros. Se sancionó el artículo 150 luego de un proceso de transición entre la competencia total de AFE sobre su vía férrea y nuestro Ministerio. Es así que se transfirió el personal de la gerencia de vía y obras y el personal de lo que era la gerencia de explotación de infraestructura ferroviaria a cargo de AFE. Ese personal está dentro del presupuesto de nuestro Ministerio.

El Poder Ejecutivo delegó al Ministerio de Transporte y Obras Públicas la competencia de la rehabilitación, mantenimiento y, eventualmente, la construcción de vías férreas al amparo de ese artículo legal. El Decreto Nº 501/002, de diciembre de 2002, definió estas funciones del Ministerio y organizó las dos gerencias anteriormente mencionadas dentro de la Dirección Nacional de Vialidad del Ministerio de Transporte y Obras Públicas; dejó de ser Dirección Nacional de Vialidad o de Carreteras para ser Dirección Nacional de Vialidad Férrea, por lo que asumió la competencia de las vías férreas.

El Poder Ejecutivo, actuando en Consejo de Ministros, a través de la Resolución Nº 1617, de 5 de noviembre de 2003, delegó las atribuciones en materia ferroviaria especificando como tales las de planificar, proyectar, construir, modificar y mantener directamente o por terceros la infraestructura ferroviaria.

A partir del pasaje de ese personal a nuestra competencia y al tener la disponibilidad de esos recursos con un destino específico como son las vías férreas, nuestro Ministerio se abocó de inmediato a un estudio de la situación de la vía férrea en todo el país. Se hizo un relevamiento meticuloso de las vías férreas económicamente sustentables, que son aquellas que por un decreto de octubre de este año se identifican como las de Montevideo-Rivera, Montevideo-Río Branco y Montevideo-Minas, y se les dio prioridad por el estudio de sustentabilidad económica desde el punto de vista de su explotación, sin perjuicio de mantener operativas las líneas Paysandú-Rivera y Salto-Paysandú-Fray Bentos, es decir, la conexión por vía férrea hacia el litoral haciéndose cargo directamente con nuestro personal del mantenimiento y recuperación de esa parte de la vía férrea.

Con el apoyo de las gerencias generales mencionadas y de la asesoría técnica del Ministerio, encomendada al efecto, se proyectó el pliego de condiciones especiales a regir en este llamado, que incluye los trabajos de rehabilitación y mantenimiento de esa infraestructura dentro de la faja de dominio público, comprendiendo las líneas de la zona denominada metropolitana, que abarca 26 kilómetros; la línea a Rivera desde el kilómetro 12 hasta el kilómetro 563; la línea a Río Branco desde el kilómetro 25 al 459, y la línea a Minas desde el kilómetro 23 al 127. Este es el objeto de la licitación, y precisamente en el día de hoy se ha publicado en la prensa el llamado, que tendrá su apertura el día 18 de febrero próximo.

En estos momentos, el Ministro titular de la Cartera se encuentra en Europa, y a través de las Embajadas del Uruguay en España, Francia y Bélgica, se está recibiendo a los interesados en participar en esta licitación, obviamente contactados en forma previa con nuestros servicios diplomáticos. Confiamos en que esos contactos tengan un resultado óptimo.

Por supuesto, las bases de este llamado, así como el pliego -que fue aprobado el viernes próximo pasado por el Poder Ejecutivo- se encuentran ya en Internet, al acceso de todos quienes quieran conocerlos. Realmente debemos decir que el pliego es, en sí mismo, un trabajo muy meticuloso, que además de su valor como llamador de oferentes, representa una ilustración, fotografía o diagnóstico del estado de las vías férreas más importantes de nuestro país, luego de esos pormenorizados estudios a que antes me refería.

Las características de este llamado a licitación son las siguientes. Se llama a licitación para un contrato de obra pública común y corriente -como el que se podría hacer para construir una carretera- con la particularidad de que el precio de esos trabajos forzosamente debe ser financiado por el oferente a lo largo de veinte años. Además, en los dos primeros años el oferente no va a recibir pago alguno, porque los recursos asignados para ese período serán destinados al pago de la deuda que el Estado tiene con el Banco de la República Oriental del Uruguay por la adquisición de los rieles de Rusia. Esos rieles ya están en el depósito de AFE

y van a ser asignados a las obras, pero todavía los debemos. Entonces, reitero, los dos primeros años se pagarán esos rieles y en los restantes 18 los oferentes cobrarán las obras que realicen, conforme a lo que establece el pliego.

Las ofertas tienen como tope máximo la cifra de U$S 5:000.000 anuales, por lo que los oferentes deberán hacer los trabajos por hasta U$S 5:000.000 anuales, que ya están presupuestalmente asignados. El que ofrezca cobrar menos, hasta esa cifra, casi con seguridad será el adjudicatario de la licitación.

Si el señor Presidente me permite, solicitaría al doctor Goldberg que agregue alguna información con respecto a esta licitación.

SEÑOR GOLDBERG.- El señor Ministro interino ha dado un pincelazo bastante completo de lo que se va a hacer. Simplemente, agregaría que no estamos en presencia de una concesión de obra pública, ya que aquí nadie va a cobrar su financiamiento de los usuarios, sino que lo va a brindar el Estado. La explotación, pues, no se hace por el régimen de concesión de obra pública. Como se dijo, entonces, estamos en presencia de un contrato de obra pública, aunque tal vez no haya sido totalmente correcto decir que es un contrato de obra pública igual al de una carretera, porque últimamente nos hemos acostumbrado a que éstas se construyan por el régimen de concesión de obra pública. Este es, repito, un contrato de obra pública tradicional.

Hemos sido bastante cuidadosos -a pesar de que la experiencia parece seguir creciendo continuamente- intentando cubrir todos los flancos que podrían afectarse por una mala selección del adjudicatario de este importante trabajo de mantenimiento y rehabilitación de vías férreas. Creemos que hemos hecho un esfuerzo bastante intenso, ya que tanto en la tarea de elaboración de la ley, como en la reglamentación y en los decretos, intervinieron distintos asesores -abogados, ingenieros, etcétera- siempre tratando de lograr la mayor protección de los intereses públicos. Esto ha permitido que en el Ministerio ingresara -diría que pacíficamente- una cantidad de personal experto de AFE, a fin de que no nos sorprendiera ninguna disciplina o actividad nueva a la que no estuviéramos acostumbrados. Todos esos técnicos han ingresado al plantel del Ministerio, se han ubicado, y creo que hemos armonizado muy claramente las competencias de AFE con las nuestras.

Cabe aclarar que AFE no desaparece -y es muy importante destacarlo- sino que va a seguir operando como empresa transportista. Al venir esto al Ministerio, se consigue la infraestructura en la cual, luego de treinta años de trabajar en la Cartera, creemos tener alguna experiencia. No sé si hemos aprendido suficiente, pero será un aporte importantísimo para que el ferrocarril pueda transformarse en un medio competitivo, como todos esperamos, no solamente por razones emocionales, sino por motivos técnicos. De esta manera, podrá competir con el otro medio de transporte, que es el carretero, sin provocar el daño que significaría en este momento el aumento del transporte de la producción -que por suerte la naturaleza ha propiciado- en la que todos tenemos expectativas para que el país siga progresando y saliendo adelante.

SEÑOR MINISTRO INTERINO.- Pediría a nuestros asesores técnicos, ingeniero Medina y arquitecta Tierno, que nos explicaran lo relativo a la ejecución de los trabajos y nos dieran un panorama de cuándo podremos ver, luego de la adjudicación, el mejoramiento en la vía férrea.

SEÑOR MEDINA.- Antes de referirme específicamente al contenido del pliego, me gustaría abundar sobre algunos detalles de su concepción, que van más allá del alcance de éste, de la mera transición y del hecho de poner a trabajar en el Ministerio a los técnicos que ingresaron a raíz del artículo de la ley.

SEÑOR MINISTRO INTERINO.- Aclaro que tengo un ejemplar del pliego que desde ya pongo a disposición de la Comisión, sin perjuicio de que se encuentra en Internet, al alcance de quien lo desee consultar.

SEÑOR MEDINA.- En cuanto al alcance que se pretendió dar al documento, cabe destacar que AFE, como empresa operadora de cargas, siempre ha movido un eje de entre 900.000 y 1:000.000 de toneladas; entre los años 1998 y 1999 se produjo ese pico de 1:500.000 toneladas, de las cuales 400.000 obedecen al transporte de piedra caliza en el tramo Queguay-Salto.

Aquí pueden surgir las primeras preguntas, como por ejemplo el porqué de estos 1.100 kilómetros de red en lugar de los 1.900 de red activa. La realidad indica que en esos 1.100 kilómetros de red se mueve el 79% de la carga nacional y más del 85% de los ingresos de AFE. Además, dentro de esos 1.100 kilómetros hay un componente muy fuerte en una de sus líneas, que es la que va a Minas, que refleja el 45% del volumen de carga. Entonces, la elección de esas tres líneas se basó, no sólo en las consideraciones técnicas vinculadas al daño que se pueda hacer a las carreteras y al propio ahorro de inversión del Estado en otro medio de transporte, sino también en una concepción netamente comercial de dónde está el negocio del transporte de carga propiamente dicho.

La realidad indica que hay dos componentes muy fuertes -que podemos llamar centros de gravedad- que antes estaban y ahora no, además de uno nuevo que surgió actualmente, que es el de M´Bopicuá. Entonces, ¿por qué esta licitación no cubre el litoral y sí las otras líneas? El eje de la madera del litoral -que representó el 50% de la madera exportable en 2002- está a menos de 200 kilómetros del punto de salida, que es lo que gobierna la elección del modo. Si los señores Senadores recorren la ciudad de Fray Bentos, donde están instaladas las cuatro playas de acopio, verán que todas están próximas a la vía, pero eso no quiere decir que eviten la operación de carga y descarga de vagón a camión, de camión a playa de acopio y de ésta nuevamente a puerto. La vía no atraviesa la playa de acopio de la Administración Nacional de Puertos, la de la empresa TILE, la de la empresa EUFORES ni la de la empresa forestal. Evidentemente hay una elección de mercado y el privado optó por sacar la producción por carretera. No es porque la vía esté en mal estado, que sí lo está, aunque no tanto como la que viene de Rivera, desde donde se transporta cierta cantidad de madera.

La otra realidad es que la madera eligió tanto el modo carretero que en 2001-2002 AFE no llegó a mover, en el total de su carga, más del 7% de madera. Por lo tanto, cuando se hizo esa transformación se definió cómo iba a actuar el modo con la gente que incorporó el Ministerio para su trabajo. Es así que al determinar las líneas económicamente sustentables habían tres componentes: la realidad del mercado, la realidad de la inversión necesaria para complementarlo con el modo carretero y la realidad de la gente que trabajaba. Nosotros recibimos 700 personas que se dividen en dos grandes grupos. Hay 350 que se encargan de todo el tema vinculado a las estaciones. Al respecto cabe destacar que hay más de 56 estaciones a lo largo del país, muchas de las cuales son necesarias por estar operativas, y el Ministerio está ofreciendo servicios a AFE en todo lo que hace a la operativa de cambios y carga y descarga. A su vez, el resto -las otras 350 personas- están destinadas a los trabajos de vía.

Debe quedar claro que no todas se ocupan específicamente de los trabajos de vía, porque hay cuadrillas específicas que, con o sin licitación, deberán seguir trabajando y recorriendo la vía. Por ejemplo, me refiero a las encargadas del remachado de puentes, de soldaduras aluminotérmicas, etcétera. De todos modos, es claro que el trabajo específico de vía requerirá un número menor a esas 350 personas.

Ante esto, el Estado se enfrentaba a la necesidad de invertir en ese mercado, dado que no hay deterioro en las carreteras y, como es lógico, de hacer las tareas por administración que le competen al tener esa carga.

A su vez, había un cuarto elemento relativo a la disponibilidad de materiales que, por los motivos que fueran, el Estado no podía instalarlos en las vías en un tiempo prudencial. Concretamente, nos referimos a un componente importante de esta licitación, que son los rieles rusos. A partir de 1998 y 1999 el Estado ha recibido tres partidas importantes de rieles que hacen un total de 380 kilómetros, los que hoy están en las playas de acopio y en determinados patios de estaciones del organismo. A raíz de esa carencia de gente y posibilidades de inversión, ese material, que es un activo, está sin prestar ninguna utilidad.

Por estos motivos se manejó esa concepción del pliego y se definieron, básicamente, estas tres líneas principales: Montevideo-Rivera, Montevideo-Río Branco y Montevideo-Minas. Como dije anteriormente, esta última representa el 45% de la carga que tiene el organismo, vinculada en su gran mayoría al cemento. Asimismo, la línea de Río Branco representa un 25% y está constituida por la carga de granos, mientras que la de Rivera se utiliza para el tema de los combustibles en Durazno, para el transporte de madera de más alto valor y de algunos contenedores. Estas líneas son las que pueden captar esos nichos de mercado hacia los que debe tender el crecimiento de la propia AFE como operadora de carga. Por eso reitero que la línea Rivera es más competitiva desde el punto de vista de la madera porque, haciendo una analogía con lo que fue la historia del ganado, si la exportación de ganado en pie equivale al rolo, hoy estamos en la cuota Hilton, que es la que resiste ese flete de ferrocarril de 500 kilómetros. Se trata de la madera serrada y los distintos emprendimientos que hay instalados en Rivera y en Tacuarembó a lo largo de la vía.

También hay un componente significativo con respecto al litoral y la línea Mercedes, que tiene una plantación importante y agresiva, como es la soja. Basta con ir a nuestro Puerto de Montevideo para ver que cuenta con silos de granos para salir por el litoral. Ese posible mercado a captar sigue saliendo por sus puertos naturales, como pueden ser Nueva Palmira o Fray Bentos. Los puertos graneleros que hay son el de Montevideo y en la propia SAMAN. Así es como SAMAN es la principal operadora de granos de la línea Río Branco, que en sus plantas de José Pedro Varela y Nico Pérez tiene sus lugares de acopio.

En cuanto al tema de la concepción, al tratarse de una licitación pública internacional, los posibles oferentes tienen una foto actual de la vía. Evidentemente, la Administración no podía arriesgarse a entregar para que fueran realizando la obra por tramos porque cualquier oferente, con legítimo derecho, podría decir que, por ejemplo, cuando licitó el tramo Durazno-Tacuarembó obedecía a una fotografía y en 2005, cuando tenga su cronograma de obras, tendrá otra porque la Administración no lo mantuvo o se desmereció por cualquier motivo. Entonces se optó por un mecanismo por el cual en esa zona de 1.130 kilómetros no hubiera personal de la Administración mientras el contratista estuviera trabajando con sus obligaciones. Por lo tanto, el contratista deberá mantener la red en función de determinados niveles de servicio previo y después de la rehabilitación de los tramos de vía.

A partir de esto viene el segundo elemento que la Administración debía definir. Quizás la gente resulte escasa para desarrollar esa envergadura de obra, por lo que tenemos que hacer cosas donde hay una demanda menor. Sin embargo, los nuevos actores como M'Bopicuá o la interconexión con Salto, lo hacen necesario.

A su vez, en el pliego se prevé que el futuro adjudicatario deberá suministrarle al Estado 150 kilómetros de rieles para que éste, con su propia gente y con los materiales que tiene, pueda continuar las obras y sacar los puntos críticos de líneas que son muy heterogéneas, como el ramal desde Piedra Sola, Paysandú-Salto. De todas maneras, el ingeniero Tetamanti lo va a explicar mejor que yo. Entonces, de allí surge dónde va a trabajar el contratista.

El pliego consta de cuatro secciones. La primera refiere a las condiciones generales de la licitación; en la segunda están indicadas, tramo a tramo, cada una de las líneas y en la zona denominada metropolitana -que es donde hay vía doble en un radio de 23 kilómetros de Montevideo- todas las tareas que debe hacer el contratista. Hay tareas de las más variadas, que van desde el recambio de rieles -que incluye la sustitución de los actuales y el montaje de los nuevos- hasta acomodar drenajes, descarga de balasto, suministro de durmientes, anclas de vías, etcétera. Todo esto debe ser suministrado, excepto los rieles, que son de cargo y costo del contratista. Luego viene una sección tercera donde se establecen los niveles de servicio que debe cumplir el contratista y una sección cuarta donde se incluyen todas las especificaciones técnicas de cada material a utilizar por el contratista y las recepciones, que hará la Administración, de los tramos de rehabilitación terminada.

La sección tercera, donde se establece el concepto de niveles de servicio, básicamente se divide en cuatro componentes: la vía propiamente dicha, la faja de vía, las obras de arte de los puentes, alcantarillas, etcétera, y el tema de la señalización. Cada uno de esos cuatro componentes tiene un estándar de calidad que debe asumir el contratista. A grandes rasgos, por ejemplo, si tomamos un tramo de vía que se haga en el año dos del cronograma de obras, el contratista debe, previo a la tarea de rehabilitación, mantenerla en una clase de vía que refleja la norma 5026 de la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF) y luego comienza el tramo de rehabilitación, sube el estándar de mantenimiento a pesar de que esté en obra y entonces debe mantener en un nivel superior la clase de vía que le fue entregada.

Recibidas las obras, es decir, una vez terminadas, colocados los materiales, suministros y cada una de las especificaciones de tareas indicadas en la sección segunda, tramo por tramo, el contratista debe ya mantener un estándar muy superior durante un año, desde la recepción provisoria hasta la recepción definitiva de cada tramo de obras, momento en el cual, la Administración se hace cargo. No obstante esto es una licitación pública internacional con pago diferido y el contratista debe invertir y tener dos años de gracia. El mecanismo de control, las penalidades y el seguimiento es como cualquier obra pública. Es decir, acá no da lugar a pensar que porque alguien invierta tiene derecho a no hacer, hacer menos o "a tapar el ojo" y disimular la inversión hasta esperar recibir la primera cuota de las obras. Acá hay una garantía de mantenimiento de oferta de U$$ 400.000, una garantía de cumplimiento de contrato de U$$ 2:000.000 y un fondo de multas distinto, según determinadas obras. En este caso hay un fondo de multas, es decir, una caja donde aplicada la multa, el Estado puede debitarla. Estas multas pueden ser por incumplimientos, por atrasos, por falta de calidad en el nivel del servicio dado que tienen las mismas condiciones de rescisión que cualquier contrato de obra pública, entre ellas, el atraso del cumplimiento del cronograma de obras de la sección segunda. Es decir que mes a mes se hace un certificado de avance de cumplimiento de las obras estipuladas en el pliego, independientemente que el contratista no

cobre los dos primeros años. El contratista puede haber invertido durante dos años sin haber percibido nada, pero si hay un atraso importante en el desarrollo de ese cronograma, el pliego establece claramente que puede haber una rescisión del contrato, por lo cual el contratista perdería lo invertido. Este es, a grandes rasgos, el mecanismo.

En cuanto a la variable de comparación, se trata de una cuota anual de repago que es la que ofrece el contratista como cobro de sus tareas. Se empieza a cobrar a partir del tercer año en cuotas trimestrales que constituyen la sumatoria de ese valor, digamos, anuado. El valor está fijado como máximo en U$S 5:000.000 y el que ofrezca la menor cuota es el que gana; o sea que todos tienen las mismas obligaciones.

En esta licitación existe una serie de condiciones que debe cumplir cada oferente para poder competir. Básicamente, en la construcción, se piden antecedentes de más de 250 kilómetros de vía férrea o en la dirección de obras de 250 kilómetros de vía férrea en los últimos cinco años. Eso también es muy claro porque puede ser una empresa internacional que tenga los antecedentes en la construcción o una local con el aporte de alguien que dirija sus trabajos y que tenga experiencia en la dirección de obras de ese tipo. Es decir que en esta licitación pueden participar perfectamente las empresas locales.

Esto es a grandes rasgos lo que es la obra de vía. Luego hay un componente muy importante que es el tema de la señalización y control de trenes, porque como también se le transfiere al Ministerio de Transporte y Obras Públicas la responsabilidad en la circulación de los trenes de carga y de pasajeros, el Ministerio licita aquí la unificación de los controles que tenía la antigua AFE en Paysandú, Salto, Montevideo y Nico Pérez. Allí centraliza los cuatro controles y readecua todo lo que es la señalización fija, automática, el sistema eléctrico de la zona metropolitana y las barreras. El cronograma de obras está hecho de modo que la inversión del futuro adjudicatario esté distribuida en cuatro años, para cumplir con esa totalidad de tareas exigidas, y tendría el quinto año de mantenimiento cuando haga el último tramo.

Razonablemente se hizo un cronograma de tareas por tramo, por tareas y por suministros, de modo que la inversión a los cuatro años fuera constante.

SEÑOR MINISTRO INTERINO.- Como bien dijo el ingeniero Medina, todo este trabajo ha sido posible en este Ministerio recogiendo la larga experiencia del personal de AFE, que se agregó a nuestro propio personal con toda su especialización y con todo su conocimiento sobre las materias que estábamos manejando. De la combinación entre nuestros funcionarios y los de AFE ha surgido este trabajo que considero contiene una profundidad muy importante y un estudio muy pormenorizado de la realidad ferroviaria del país.

Antes del artículo 150 de la Rendición de Cuentas, la Ley Nº 17.243, de 29 de junio de 2000, ya había abierto la explotación ferroviaria para empresas que cumplieran con determinados requisitos técnicos y que pudieran actuar en competencia con AFE mediante el cobro de peajes que estableciera la reglamentación. Este sistema, impuesto por la ley del año 2000, significó que ya AFE no actuaría en monopolio, sino que se abría la posibilidad de que otros operadores ferroviarios compitieran con AFE. Fue por eso que, naturalmente, se sintió la necesidad de que hubiera una autoridad regulatoria superior a la propia AFE, como empresa de transporte ferroviario, y a los otros que pudieran intervenir en la misma vía. Es así que, paralelamente a las obras concretas y a la transformación de las vías, nuestro Ministerio estudió toda la reglamentación y el marco regulatorio del transporte ferroviario en todos los órdenes. Este marco regulatorio -para que la Comisión lo sepa- salió publicado en el "Diario Oficial" del viernes 5 de diciembre próximo pasado. Concretamente, se trata de la resolución del Poder Ejecutivo de 27 de noviembre de 2003, a la que se adjunta el marco jurídico regulatorio de todo el transporte ferroviario, siendo el Ministerio el encargado de los controles, por encima de las empresas operadoras ferroviarias.

Esto era lo que quería agregar, y si se quieren más detalles sobre este marco regulatorio, también estamos dispuestos a brindarlos.

SEÑOR CASARTELLI.- Había pedido la palabra porque tenía algunos planteos para completar la información. Posteriormente, en el transcurso de las intervenciones se han ido agregando elementos aclaratorios más la posibilidad de disponer de los elementos escritos para estudiarlos adecuadamente, lo que obvia la mayor parte de las preguntas que iba a formular.

Para tener una idea un poco más general de todo el fenómeno, quisiera saber si se va a licitar el conjunto o cada uno de los cuatro tramos separados: el suburbano, la otra parte de la extensión a Rivera, Río Branco o Minas.

SEÑOR MINISTRO INTERINO.- Se licita el conjunto, señor Senador.

SEÑOR CASARTELLI.- Justamente, eso me parecía lo más lógico para tener cierta coherencia y un desarrollo más planificado.

Por otro lado, en cuanto a la parte operativa, quisiera saber si el operador, que tiene que ver con todo lo relativo al material rodante, está fuera de la jurisdicción del Ministerio.

SEÑOR MINISTRO INTERINO.- Solamente la parte de infraestructura.

SEÑOR CASARTELLI.- Es decir que eso queda fuera y se supone que va a ser operado a través del marco regulatorio por las instituciones que corresponda.

SEÑOR MINISTRO INTERINO.- Así es, señor Senador.

SEÑOR CASARTELLI.- Por otra parte, quisiera saber en qué plazo se piensa tener operativo el sistema.

SEÑOR MINISTRO INTERINO.- ¿El señor Senador se refiere al sistema regulatorio o al sistema de funcionamiento de las vías?

SEÑOR CASARTELLI.- Me refiero al funcionamiento de las vías.

SEÑOR MINISTRO INTERINO.- El funcionamiento de la red económicamente sustentable, que está definido en estas tres líneas que mencionamos, se prevé en el pliego que esté pronto en cuatro años, vencidos los cuales habrá un quinto año de mantenimiento por parte del licitante ganancioso.

SEÑOR CASARTELLI.- Es decir que estaríamos hablando de que estuviese en tiempo y forma la posibilidad operativa frente al fenómeno fundamental de transporte de madera.

SEÑOR MINISTRO INTERINO.- Quisiera solicitar al ingeniero Medina que explicara el tema de la entrada de los operadores y cómo funciona el cronograma de obras del pliego.

SEÑOR MEDINA.- Es importante destacar que todas estas obras se hacen bajo tránsito; es decir que el funcionamiento de la vía nunca se interrumpe. Los operadores, ya sea AFE o el que fuera, tendrán al menos la misma calidad de vía que tienen hoy, y a partir de ahí estándares superiores.

En cuanto a la rehabilitación, cabe aclarar que la totalidad de la inversión fuerte se desarrolla en esos cuatro años. Hay que tener en cuenta que de una longitud de 1.138 kilómetros de vía, por primera vez en los últimos 40 años se van a cambiar y recambiar 530 kilómetros de vía. Es decir, más de la mitad de esa red donde opera el 80% de la carga nacional se va a cambiar. Además, se incorporan, como otros elementos grandes, 254.000 durmientes de madera y el mismo orden de metros cúbicos de balasto. O sea que el estándar de calidad desde el primer día de la toma de posesión va a ser, al menos, el mismo que el actual. Los trenes van a seguir operando con su carga, y está explicitado en el pliego cómo se debe operar y cuáles son las responsabilidades del contratista; sobre esto último el Estado transfiere, no la responsabilidad, pero sí la capacidad de advertir frente al problema. En cualquier vía hay dos actores principales: el encargado del mantenimiento y la construcción, y el que opera. Pero cuando se producen los descarrilamientos en una vía, el gran tema es quién es el responsable, si el que mantuvo o colocó mal o no advirtió que había lo que se llama en la jerga de ferrocarriles una "sección de precaución", o el operador que frente a la advertencia de una sección de precaución -lo que requiere, por ejemplo, circular a 30 ó 40 kilómetros por hora- circuló a 60 kilómetros por hora y produjo esa consecuencia. Por lo general, el descarrilamiento, contrariamente a lo que se pueda pensar, más que un daño a la carga produce mucho daño a la vía.

De los más de 30 descarrilamientos promedio que tenía el sistema en los últimos años, los daños significativos a la carga han sido prácticamente nulos. Sin embargo, un tren que sale de la trocha puede abrir más de 1.000 metros de durmientes, donde se encuentran 1.400 durmientes porque están colocados a 70 centímetros. Cabe aclarar que el suministro y colocación de un durmiente implica un costo de U$S 29 cada uno. Quiere decir que el daño que puede producir es tanto como el que vale los kilómetros de riel que hoy el Estado precisa tanto para trabajar. El daño por no respetar una sección de precaución puede ascender a U$S 40.000 o U$S 50.000.

Entonces, aquí hay un doble mecanismo. Anteriormente, el Estado tenía las llamadas cuadrillas de inspección de vía donde dos personas inspeccionaban en una zorra de vía 50 kilómetros de red para detectar los problemas existentes y para tener la capacidad de preaviso al operador de los problemas que podían encontrar. Evidentemente, este sistema es uno de los más confiables, porque se aplica en la mayor parte del mundo. Es más, previamente a este pliego, una delegación fue a la Argentina para ver cómo operaban los trenes específicamente de carga, y resulta que se utilizaba el mismo mecanismo que utilizó tanto AFE como el Ministerio. Entonces, es importante tener esa capacidad de preaviso. Eso se transfiere al contratista y, además, en esas evaluaciones de niveles de servicio están establecidas las multas por las responsabilidades que le caben al contratista si no advierte los desperfectos de vía.

Hay muchas secciones de precaución porque, por ejemplo, hay que mejorar la alineación de una vía, pero ello depende de una obra de rehabilitación importante como un desmonte en roca o el cambio de un trazado. Entonces, hasta que se haga la obra de rehabilitación de acuerdo con el cronograma, durante un año hay que respetar los veinte kilómetros por hora, y está explicitado qué advertencias hay.

De ahí la necesidad tan importante -como bien decía el señor Senador- de que el objeto de licitación sea la totalidad de los 1.100 kilómetros de vía y que se vea complementado con el suministro de un sistema confiable para la comunicación con los distintos operadores. Por eso es el suministro de un sistema de Control Trenes. Ahí se cierra todo el círculo. El contratista advierte en la vía los problemas que puede tener por el uso de la carga en aquellos tramos en los que no hubo rehabilitación y hoy son críticos, comunica a ese Control Trenes y este, encargado de dar lo que se llama las AVDEC -autorización de vía de circulación- avisa y hace responsable en este caso al conductor de ese operador, de los posibles daños en la vía. Por otra parte, como también se hace en cualquier parte del mundo, esa responsabilidad se define por medio de un peritaje si fue responsabilidad del contratista, que no advirtió el daño de vía, o de aquel conductor que, advertido de que debía tomar la precaución, no la tuvo en cuenta y produjo ese daño en la vía. Pero de todos modos la obra continúa.

En síntesis, acá siempre se va a operar bajo carga; no se van a perder contratos de carga porque haya obra y todos los ferrocarriles del mundo se deben mantener. En la Argentina, por ejemplo, en una red análoga a la nuestra en longitud, se mueven más de diez millones de toneladas, y hoy están en obras. En el caso de Santa Fe -que ustedes habrán visto en la prensa- zona afectada por las inundaciones, hay tramos enteros de vía cortados y otros en los que se circula con la vía bajo agua. El hecho es que siempre se circula, independientemente de las obras o no. Lo que sí hay que tener en cuenta es esa precaución o no que hoy deberá advertir el contratista a partir de la toma de posesión.

SEÑOR CASARTELLI.- Creo que aquí se han volcado una cantidad de elementos que en esta primera etapa satisfacen la información. Naturalmente, si de la lectura de los elementos que se han mencionado surgieran dudas, solicitaremos una nueva comparecencia a efectos de que estas sean aclaradas. Por lo demás, la explicación del ingeniero Medina ha sido muy cuidadosa.

SEÑOR PRESIDENTE.- A título aclaratorio, quería hacer un comentario acerca de un aspecto que no percibí bien, aunque quizás ya conste en la versión taquigráfica. De acuerdo con lo que entendí, se va a llamar a licitación internacional para los tramos que van a Río Branco, Lavalleja y Rivera. No me quedó claro lo del área metropolitana hasta los veintipico de kilómetros y las conexiones transversales Paysandú-Rivera.

Me gustaría saber qué ocurre en estos casos y si eso está incluido en la licitación o corre por cuenta del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. En el caso de que fuera esto último, me gustaría saber con qué financiación se realizaría la obra.

SEÑOR MEDINA.- Nosotros diferenciamos cuatro zonas, que son la línea Rivera, la línea Río Branco, la línea Minas y cuando nos referimos a la zona metropolitana, lo hacemos como si estuviera por fuera, si bien es común a las tres líneas, por la complejidad

que ella presenta. Sin embargo, esta zona está incluida en la licitación. Su complejidad radica en que en la zona donde el tramo de la vía es doble, se encuentra la mayoría de los patios de maniobra. Entonces, si bien en la zona metropolitana la longitud es corta, es tan importante y más compleja que un tramo entero de vía, y su complejidad también radica en que además tiene un tipo de señalización eléctrica distinta a la del resto de la red. De toda esa red de la zona metropolitana, línea Rivera, línea Río Branco y línea Minas, se hace responsable el contratista. En la zona metropolitana en particular, el contratista -además de las tareas de vías usuarias, en un plazo no mayor a nueve meses, para los componentes de faja de vía y de señalización- tiene un plazo de nueve meses para que quede todo en funcionamiento.

Cuando nos referimos a la zona metropolitana estamos aludiendo a los puntos más críticos que no presenta la vía en cuanto a su estado pero existe por la relación de la sociedad con el tren. Estamos hablando de la zona de Belloni, Instrucciones, etcétera, por lo que es fundamental que existan las condiciones de seguridad y de adecuada operación para todo ese tramo. Por lo tanto, se busca que el funcionamiento sea correcto a partir de esos nueve meses, contando con la totalidad de las señales, lo que será algo complejo porque debe tenerse en cuenta la heterogeneidad de la zona y la inversión alternada que ha tenido. Además, hay que tener en cuenta la limpieza que, como ustedes saben, por la propia distribución de la periferia de Montevideo es muy compleja debido a todos los elementos que se pueden encontrar en esa zona.

En lo que tiene que ver con el litoral, hicimos la transición del modo y recibimos al personal. En ese momento, se distribuyó la tarea en una serie de comisiones y junto a la arquitecta Tierno se hizo el seguimiento de los trabajos. En particular hicimos un estudio bastante interesante relativo a la distribución del personal con relación a su lugar de pernocte y el lugar de obra. Se trataba de determinar la forma en que estaban distribuidas las cuadrillas y si dicha distribución era razonable o no.

Más allá de la transición que pueda haber entre Canelones y Montevideo, que no afectaba a la operativa, notamos que era importante que si, por ejemplo, en Paysandú se optaba por realizar las obras por Administración, allí hubiera la cantidad de gente adecuada para realizar las obras, así como también los talleres y los mecanismos para atender la tarea. Entonces, si el grueso de la gente la teníamos en Nico Pérez, no tenía sentido que la Administración atendiera Paysandú, primero por lo relativo a la logística pero, además, teniendo en cuenta el factor humano, porque a nadie le gusta el desarraigo por tener que cumplir funciones a 200 kilómetros de su lugar natural. En consecuencia, como es clave la unión por Salto porque es el único punto de unión directo que tiene la red ferroviaria nacional con la región -porque tenemos la misma trocha mesopotámica, no así en el caso de Rivera con el Brasil- es importante que esta red, más allá de que no mueve la carga que mueven otras líneas, continúe adelante, teniendo en cuenta que estratégicamente es muy importante para el desarrollo futuro del comercio regional. Tanto es así que hoy, por ejemplo, la cebada que produce Paysandú sale por Rivera y alcanza contratos de 60.000 toneladas al año. Para eso es que el Ministerio solicita en la licitación que el contratista le suministre, como parte del objeto, cincuenta kilómetros de rieles de ochenta libras para colocar en esa línea litoral. Esto se complementa con una licitación importante de durmientes que heredó el Ministerio en este proceso de transición.

En este punto queremos aclarar que no sólo heredamos personal de AFE, sino que además recibimos materiales, instrumentos de trabajo, herramientas y la Cantera Suárez, tal cual lo determina la ley. Por consiguiente, tendríamos los materiales -que son balasto de sus propias canteras o de las licitaciones que se puedan hacer con los propios contratistas de obra- los rieles, la gente y los durmientes para atender esa línea litoral.

Este que estoy mostrando es un diagrama de la distribución de los rieles que tiene la red, y como puede verse a grandes rasgos, los rieles en verde son los de ochenta libras. Por su parte, los rieles en azul corresponden a sesenta libras, siendo este uno de los tramos críticos de Fray Bentos. Con esa licitación, el Ministerio piensa atender la zona litoral para darle conexión a esta zona que cuenta con algunos tramos nuevos, como el de Salto-Salto Grande y los del eje Paysandú-Queguay, con el fin de uniformizar toda la red para que tenga la misma capacidad de carga que la línea Rivera.

De todos modos, en la red hay un universo de nueve tipos de rieles distintos. Por tal razón, en la línea litoral serían suministrados los materiales por el contratista y el arreglo correspondería a la Administración. Si no procediéramos de ese modo, la inversión sería mucho más grande y también lo sería el período de repago, existiendo además el compromiso en cuanto a la decisión en un plazo mayor de veinte años a las demás generaciones, por decirlo de algún modo.

Por otra parte, el segundo plano que tiene en su mano el señor Senador es el que muestra las posibilidades que tenemos con respecto a dónde podemos llegar con esa inversión. Concretamente, llegamos a la zona de Cuyo y Santiago de Chile y a toda la zona del Brasil. Asimismo, los señores Senadores pueden ver la muestra del mapa de los rieles.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Mesa aclara que todo el material que se ha aportado se encuentra a disposición de los señores Senadores que deseen consultarlo.

SEÑOR RIESGO.- Por lo que pude entender, estamos hablando de una obra de hasta U$S 6:000.000 aproximadamente. Con respecto a la deuda con el Banco de la República, por lo que nuestros invitados han planteado, llegaría a los U$S 10:000.000. Asimismo, como se dijo, el tiempo de arreglo de estos tres tramos es de cuatro años más uno de mantenimiento. Si no entendí mal, se dijo que había 380 kilómetros de rieles, es decir que habría una diferencia de rieles en lo que se va a arreglar. ¿Esto se incluye en lo que se ha determinado con respecto a que quien gana la licitación tiene la obligación de ponerlos?

SEÑOR MEDINA.- La ingeniería de las especificaciones, para evitar confusiones de este tipo, es la siguiente. No se trata de que veinte por cinco da cien y de por qué el Estado por un lado invierte cincuenta y por otro, porque se le antoja, paga cien. Esto no es así.

Se trató de hacer una inversión que no excediera de los U$S 50:000.000, utilizando los materiales que tuviera el Estado en acopio, como ser, material que no pudo colocar. También debería decir que hoy AFE tiene en "stock" rieles austríacos que no se colocaron y que vinieron en 1983. Si bien esa cantidad es menor y es necesaria para el mantenimiento en algunos lados donde puedan fallar esos rieles, la realidad es que el Estado tiene un activo de U$S 10:000.000 a lo largo de la vía y en sus playas de acopio. Quienes lo quieran ver pueden ir a la Playa Edison, detrás de Motociclo, donde el material está desde hace cuatro años.

El repago son dieciocho años de al menos cinco, como máximo, y la inversión es del orden de U$S 50:000.000. Los dos primeros años de gracia generan, a cualquier tasa razonable de mercado, un rojo del orden de los U$S 2:000.000 anuales, si tomamos una

tasa del 9% o 10%. Es decir que al tercer año tampoco se trata de una regla de tres simple, ni tampoco de que el Estado dé cinco para que trabaje de los doce o trece que le toca hacer y entonces el inversor de fuera o dentro del país sólo invierte ocho. Eso no es así. En realidad, da cinco, pero ya está debiendo uno del primer año y dos del segundo año, o sea que está debiendo tres. Esto es como la compra de cualquier bien material que uno adquiere en cuotas y le agrega un pago diferido importante, que son esos dos años de inversión. ¿Por qué? Porque el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que manejaba una cifra de inversión importante, debido a los recortes lógicos frente a la crisis, la ha reducido. No obstante ello, el Ministerio optó por cumplir con sus obligaciones que es pagar la deuda que asumió el Banco de la República sobre esos rieles y sobre otro tipo de insumos con el Gobierno de Rusia para poder asumir, a su vez, la deuda que tenía ese Gobierno con los productores. Entonces, el Ministerio optó por tener ese dinero disponible para poder pagar esos rieles que se debían y que hoy se van a utilizar.

En realidad, el financiamiento de esa inversión pesada con un rojo importante del orden de los U$S 25:000.000 o U$S 30:000.000 los dos primeros años, lleva a esa regla de tres de "cinco por dieciocho, tanto dinero". Además, está el componente de mantenimiento.

Lo importante es que por su magnitud, este mecanismo es muy trascendente, pero no es novedoso porque hay instituciones que lo están aplicando, ya que se utiliza a nivel mundial. En particular, la Intendencia Municipal de Montevideo para los trabajos en el Bulevar Batlle y Ordóñez, del orden de los U$S 19:000.000 de obra de valor presente de ingresos, utiliza el mismo mecanismo. El contratista se ve obligado a invertir y la Intendencia le paga con vales semestrales que luego son ejecutables. A su vez, la deuda se contabiliza con vales bimensuales y eso permite realizar la inversión con un pago diferido. Es decir que, conceptualmente, es lo mismo. La única diferencia acá es la garantía. Tengo entendido que para los trabajos de Bulevar Batlle y Ordóñez, la Intendencia propone como garantía el cobro de la red Abitab de los impuestos municipales, lo que es interesante, pues asegura que los posibles oferentes tengan una garantía de repago. Evidentemente, verán que este volumen de trabajo no lo realizan pocas personas y tampoco se lleva a cabo en poco tiempo. En el decurso del año 2002, cuando vino esta transición y con los primeros elementos se comenzó a prever lo que iba a ser la inversión, evidentemente, se pensó en la posibilidad de colocar una segunda garantía de repago para atraer la mayor cantidad posible de inversores. Luego se entendió que esto no era necesario porque el país salió del horizonte recesivo y se obvió la segunda garantía de repago. Ese es el mecanismo y, reitero, la elección del pago en 18 años es lo que permite hacer una inversión pesada de U$S 50:000.000 en cuatro años y repagarla en cuotas pequeñas, a lo largo del tiempo.

SEÑOR RIESGO.- Las licitaciones serían en febrero, pero quisiera saber cuándo sería el inicio de obra.

SEÑOR MEDINA.- Se trata de un mecanismo de doble sobre, pero no hay antecedentes de puntaje técnico, porque se hace lo mismo que en otras partes del mundo en el tema ferroviario, ya que más allá de que se han tecnificado algunas tareas, en esencia hay que seguir clavando clavos de vías, recambiando durmientes y colocando piedras, por lo que son las mismas tareas de siempre. Entonces, los oferentes tendrán que cumplir con determinadas condiciones técnicas -tener antecedentes en la construcción o dirección de determinada cantidad de kilómetros de vías- y financieras en cuanto a su patrimonio, como balances internacionales de los últimos años, así como presentar las garantías bancarias para poder hacer un negocio de esta envergadura. Obviamente, al Estado no le sirve que esto dure uno o dos años, porque el contratista no tiene con qué continuar su obra y que este proyecto que es tan importante para vincularnos con la región y el mundo quede por la mitad.

Cuando se abra el segundo sobre, la cuota menor será la ganadora. Por lo tanto, pienso que este procedimiento no insumirá más de dos o tres meses. De todos modos, la toma de posesión es inmediata y las tareas están sumamente detalladas para que inmediatamente el contratista comience a trabajar, ya sea en rehabilitación propiamente dicha o en lo que es el mantenimiento.

Quería contestar una pregunta que hace un rato formuló el señor Senador a raíz de la diferencia en rieles. Esa diferencia de los 530 kilómetros de rieles con los 380 surge porque lo que se busca es modernizar, llevar totalmente la línea a Rivera a rieles de 100 libras, que son los rusos, y a medida que se levantan los rieles de esta línea, que hoy algunos son de 80, se colocan en la línea a Río Branco para uniformizarla y para que no ocurra lo mismo que sucedió, es decir, no tener rieles en acopio sin colocar y, además, para achicar lo que es el valor de esa inversión que, de lo contrario, llevaría a unos 30 ó 40 años de repago y el país no tendría quién lo hiciera porque nadie se presentaría.

Es un cronograma de obras muy exigente y bien claro, de modo que permita, en un año, atender los tres frentes simultáneos necesarios y generadores de empleo. Se comenzaría con el área metropolitana en esa puesta a punto de señalización y rehabilitación de los haces de vías de estaciones y de salidas con la línea Rivera del kilómetro 12 al 182 y a partir del cuarto trimestre se comenzaría con línea Río Branco a medida que esos rieles de 80 se van levantando y colocando en Río Branco. ¿Por qué se comienza en la línea Rivera del kilómetro 12 al 182? Porque en los baricentros de carga -es decir el Puerto de Montevideo- es donde tienen que estar los rieles con mayor capacidad portante que permitirán capacidades superiores a las 22 toneladas. De ahí es que se empieza por abajo, para poder recibir la carga que vaya confluyendo hacia el Puerto de Montevideo o a la propia ciudad.

SEÑOR RIESGO.- ¿Existe algún ramal desde Paso de los Toros a Río Negro?

SEÑOR MEDINA.- En esa zona existen dos ramales. Hay dos posibilidades de comunicación de la vía con el ramal que va a Paysandú y de ahí a Fray Bentos o a Salto.

SEÑOR RIESGO.- ¿Ese ramal está incluido?

SEÑOR MEDINA.- Ese ramal lo hace la Administración con su gente.

SEÑOR MINISTRO INTERINO.- Se prevé que el visitante que gane suministra material para esos ramales. Es decir, lo hace la Administración con su gente pero con materiales provistos por el licitante.

SEÑOR RIESGO.- Preguntaba, fundamentalmente, por el tema de la madera de Rivera y Tacuarembó. A su vez, estaba manejando la posibilidad de que muchas veces ella esté cerca de Paso de los Toros y que de ahí pueda derivar a Fray Bentos, con la salida por el puente.

Nada mas, muchas gracias.

SEÑOR MEDINA.- En el desarrollo de la exposición era muy importante el componente madera porque lo que dice el señor Senador Riesgo es correcto. La Administración ha ido fortaleciendo, como se ve claramente, el tramo de los rieles. Si se observa en el documento que le entregamos, la zona señalada con verde indica que hay capacidad aportante de 80 libras y hay un tramo corto -marcado en gris- que corresponde a rieles de 100 libras, que llevó a cabo la Administración en convenio con el Ejército, en la zona de Merinos.

En esa zona, en particular de Río Negro a Tacuarembó, hay un componente muy importante que está aportando en el orden de 8.000 toneladas. Me refiero al arroz. Se ha hecho mucha obra en la zona de Tres Árboles y está entrando el arroz a esa zona, además del componente madera.

La realidad es que el 7% de la carga que capta AFE es madera y lo cierto es que el ganado en pie -es decir los rolos- salen por camión. A su vez, el 70% de la madera en rolo que se exporta está a menos de 200 kilómetros de los puertos y está saliendo, como decía, por camión. La madera de la zona del Este, está saliendo directamente por Montevideo y la de la zona de Fray Bentos por las Rutas 24, 25 y 90. No obstante, aunque de la madera de Rivera se está exportando todo lo que es serrado y compensado, es muy importante el traslado de esa madera -frente a la inversión en Tacuarembó sobre aserraderos- para traerla a cualquiera de los dos puertos. Básicamente, como se trata de una madera de mayor costo, resiste el flete de camión hasta Montevideo en una distancia de ese orden.

Evidentemente, el ferrocarril puede ser muy competitivo porque ya la puede traer contenerizada y así poder cargarla directamente al barco. Pero lo importante en cuanto al desarrollo del cronograma de tareas e inversión es el tiempo. Digo esto porque si bien el señor Senador conoce mucho la zona de Rivera, yo conozco mucho la del litoral y sé que allí hay plantado mucho eucalipto y, evidentemente, la producción de estos sale en camión por una razón de tiempo ya que las futuras plantas de celulosa precisan tener la materia prima para procesar y no pueden estar esperando tres o cuatro operaciones de carga y descarga para comenzar a funcionar. Además, es importante el factor tiempo, porque para exportar el rolo en bruto las playas de acopio tienen que estar llenas de madera para que el barco pueda salir.

Aquí, muchas veces, se cae en el error de comparar directamente el modo ferroviario con el modo de transporte carretero y lo único que se agrega, por ejemplo, al transporte de madera, es la operación de carga, más o menos, que implica llevarla del monte al ferrocarril en un camión, o del ferrocarril al puerto con un camión. En realidad, se debe calcular cuántos días está parado el barco, porque el tren que llega con madera a Montevideo, trae apenas 600 toneladas, lo que correspondería a 30 camiones, y esta cantidad de vehículos, en 24 horas, entrando uno por hora a Montevideo, cargan la misma cantidad que el tren. Entonces, hay que agregar el costo de espera del barco, su manipuleo y el sistema de grúas con que cuenta para sacar ese ganado en pie, que es el rolo. Entonces, es importante reiterar que el 70% de esa madera está a esa distancia.

En cuanto al tipo de madera, la realidad indica que en la zona de Rivera -aquí le doy la derecha al señor Senador que la conoce mejor que yo- están las variedades de pino, que tienen un horizonte de corte de veinte años. La gran masa forestal, más allá de que depende del precio de la madera a nivel internacional, todavía no ha venido, pero se cortan determinadas cantidades algunas de las cuales -entre 8.000 y 15.000 toneladas- trae el ferrocarril ya cortadas y acondicionadas de modo que resisten los acopios en galpón hasta que llegan al puerto a complementar la carga en un barco chipero.

El eucalipto, por su parte, que está en la zona del litoral, es el que no resiste ese tiempo. Para aportar un factor que complementa las razones de por qué licitar todo en conjunto, debemos decir que hoy en día un viaje a Rivera demora 18 horas 50 minutos. Si se hace el ejercicio matemático de las velocidades máximas que puede desarrollar un tren -por peores que fueran las condiciones de las vías- vemos que más allá de que hay tramos críticos en los que no se puede circular a más de 25 kilómetros por hora, en otros se alcanzan los 60 kilómetros por hora y aún más. Esto se debe a la modalidad actual de operación, que es lo más complejo de reconvertir y que es común a todas partes del mundo.

Por esto es tan importante contar con un sistema de control de trenes confiable y seguro, que permita que cuando uno da la autorización de vía y circulación, por ejemplo, para entrar de Rivera a Tacuarembó, eso se haga en un tiempo determinado porque esa autorización del uso de vía, como su nombre lo indica, es el uso de la vía por equis tiempo con seguridad, para no encontrarse con el tren que va delante o que viene de frente.

Esta es la realidad de la operación y los datos surgen del período de transición, fueron suministrados por la propia AFE y están a disposición de los señores Senadores.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no hay más preguntas sobre el tema, pasaríamos a considerar el segundo punto motivo de la convocatoria, que refiere al cobro del peaje en el arroyo Pando.

SEÑOR MINISTRO INTERINO.- Quisiera hacer una breve aclaración. Hemos recibido, junto con la convocatoria, dos versiones taquigráficas: una registrada en oportunidad en que concurrieron a la Comisión los vecinos del balneario Neptunia, y la otra, en la visita de directivos de la empresa Consorcio del Este, que asistió a tratar la misma temática.

Me pregunto si este tema está circunscripto a ese problema que se nos ilustró con las versiones taquigráficas o si tiene alguna otra connotación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Debería hacer primero una pequeña introducción.

En esta Comisión de Transporte y Obras Públicas primero se realizó una presentación, por parte de vecinos del barrio El Remanso de Neptunia, con relación al problema del peaje en el arroyo Pando -aportaron carpetas y las firmas que juntaron- en la que manifestaron que, desde el punto de vista geográfico, viven detrás del peaje por lo que tienen que pasar por él y luego volver hacia atrás. Fueron recibidos por la Comisión, se tomó la versión taquigráfica a que alude el señor Ministro interino y luego convocamos a la empresa directamente vinculada a este problema, que es Consorcio del Este, y que también nos dejó su material ilustrativo sobre el tema. De la versión taquigráfica -en especial de la sesión a la que concurrió Consorcio del Este- surge que gran parte de lo que

los vecinos reclaman y preguntan, a juicio de la empresa, depende del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Como teníamos prevista una convocatoria al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas por el otro tema, decidimos incorporar este asunto.

No quiero dejar de lado el hecho de que al Pleno del Senado ha ingresado un proyecto de ley que de algún modo exonera u ofrece posibilidades de pago, en el marco de la Megaconcesión, a ciertos vecinos de esos peajes. Precisamente eso fue lo que sensibilizó a estos otros vecinos. En definitiva, hay una serie de conexiones con hechos de público conocimiento que hace que estas inquietudes se radiquen en esta Comisión.

SEÑOR MINISTRO INTERINO.- Obviamente, se produce un fenómeno de contagio en este tema tan sensible, y lo vemos todos. Éste se da de zona a zona, sin que los lugareños tengan en cuenta el panorama jurídico que hay detrás de cada uno de estos peajes. Una cosa son los nueve peajes que operan en la Megaconcesión, y otra los peajes que responden a otros contratos, como los celebrados con Consorcio del Este, que cubre la Interbalnearia y la Ruta 9; con Consorcio Ruta 1, que cubre esa ruta, y con Consorcio Camino a las Sierras, que cubre la Ruta 8.

No comparto la posición de Consorcio del Este en cuanto a que este es un tema de libre decisión de nuestro Ministerio, y que los habitantes de Neptunia crean que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, unilateralmente y por acto de Gobierno, puede cambiar las cláusulas contractuales que vinculan al Estado con esa empresa. Si mal no recuerdo, el peaje sobre el arroyo Pando es uno de los más antiguos del país y no hay casi ningún habitante de Neptunia que haya ido a vivir allí cuando aquél no existía. Quiere decir que el grueso de sus pobladores se ha radicado ahí sabiendo que el peaje existía, y más aún, cuando se cobraba de ida y vuelta. Por lo tanto, todos han sido víctimas de ese sistema que la gente tanto repele, sin darse cuenta de que lo que hacen es pagar por la carretera que usan.

En definitiva, estamos atados con Consorcio del Este por un contrato que nos impone determinadas obligaciones, además de mantener la situación jurídica vigente cuando éste se firmó. No podemos decidir en forma unilateral que de ahora en más Consorcio del Este debe prescindir de los aportes por concepto de peaje de los habitantes de Neptunia, porque cuando ganó esa licitación también adquirió ese derecho, y si nosotros resolviéramos que no pagaran más, vendría una reclamación que, casi con seguridad, el Estado perdería.

En lo que tiene que ver con las cuestiones técnicas involucradas en este peaje, pediría que el ingeniero Larriera, de la Dirección de Vialidad, ilustrara a la Comisión.

SEÑOR LARRIERA.- Lo que puedo agregar es que el contrato que se firmó entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y Consorcio del Este prevé que los derechos de los habitantes que viven en las zonas próximas a los peajes estén amparados por determinados decretos que autorizan bonificaciones. De acuerdo con ellos, los vecinos que viven a menos de 10 kilómetros del peaje tienen una bonificación del 80% y los que viven entre 10 y 20 kilómetros -medidos sobre la carretera- tienen una bonificación del 60%.

Hay toda una metodología para adquirir los boletos prepagos, que se venden en un mínimo de cincuenta y tienen como validez el mes de compra y los treinta días siguientes. Esos son derechos que amparan a los vecinos, en este caso particular, de El Remanso de Neptunia. Obviamente, ellos alegan que por vivir al lado de la ruta, la utilizan por muy pocos metros e igual tienen obligación de pagar el peaje. De todos modos, debemos destacar que esos vecinos tienen derecho a desplazarse por la ruta desde El Remanso de Neptunia, que es en el kilómetro 24, hasta Jaureguiberry, en el kilómetro 80, sin pasar ninguna barrera de peaje. Si bien muchos de ellos trabajan en Montevideo y por eso se desplazan hacia la capital, también debemos considerar que tienen mucha relación con los balnearios cercanos y con centros como Atlántida o Salinas, a los que deben concurrir por distintos trámites, circulan por la carretera sin tener la obligación de pagar la tarifa de peaje.

Esto es lo que tiene que ver con los derechos que están pactados con los vecinos a través del contrato que nos vincula con el concesionario. Como decía el señor Ministro interino, nosotros no podemos transgredirlo unilateralmente y exonerar o dar bonificaciones que no sean las establecidas en la letra fría del contrato.

SEÑOR MINISTRO INTERINO.- Quisiera que el ingeniero Larriera, que tiene los datos frescos, manifestara cuántos vecinos del balneario Neptunia se han acogido al beneficio de rebaja del 80% del peaje.

SEÑOR LARRIERA.- Los vecinos que están acogidos al beneficio de la bonificación son sólo 14, según los datos registrados por el concesionario, de acuerdo con los boletos adquiridos en el transcurso del último año. No sabemos si los demás vecinos no utilizan el beneficio o utilizan el "by-pass".

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo agotado los temas que nos ocupan, sólo nos resta agradecer al señor Ministro interino de Transporte y Obras Públicas, doctor Aguerre, y quienes lo han acompañado, por la información que han brindado. Seguramente no faltará oportunidad para reunirnos nuevamente.

(Se retiran de sala el señor Ministro interino y asesores)

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)